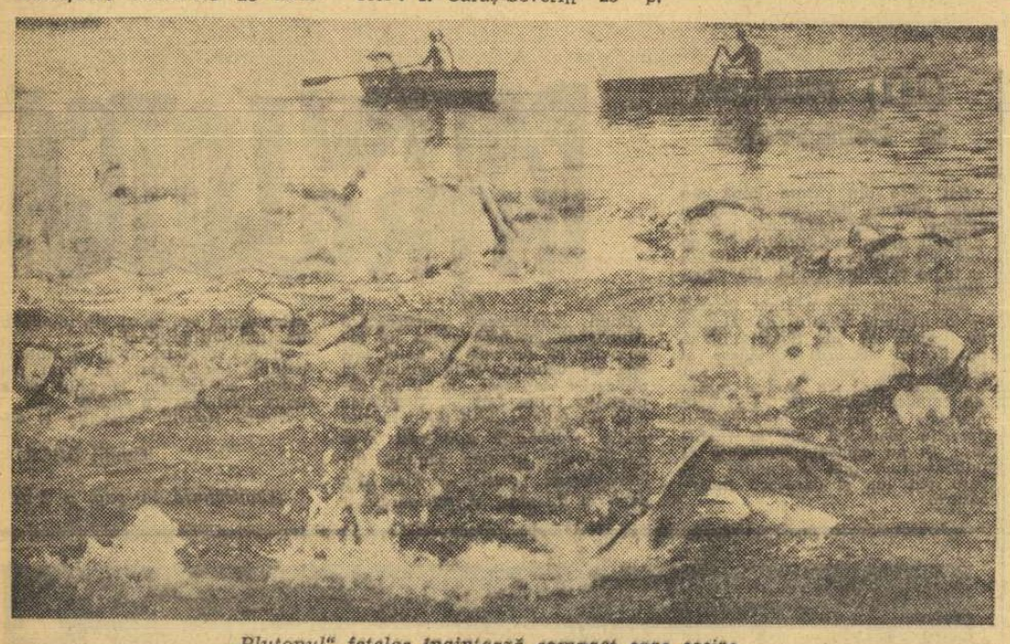
Întreceri spectaculoase în „Cupa traversarea lacurilor"

Soare puternic, cadru sărbătoresc, mulțime de spectatori prezenți pe malul lacului — acestea au fost condițiile în care, ieri de dimineață, s-a desfășurat concursul de natație dotat cu „Cupa traversarea lacurilor". S-au prezentat la start peste 60 de sportivi, întrecerea fiind de-a dreptul pasionantă. În proba rezervată fetelor, pe un traseu măsurind 500 m, s-a impus tînăra înotătoare Stela Tarța, reprezentantă a județului Caraș-Severin, care a condus cu autoritate încă de la începutul cursei. Elevă a cunoscutului antrenor Schuster, ea este în vîrstă de 15 ani și, anul acesta, a trecut în clasa a IX-a a Liceului nr. 1 din Reșița. Băieții s-au întrecut pe distanța de 1 000 m, victoria revenind într-o manieră categorică lui Dinu Rădulescu, component al reprezentativei municipiului București. El aparține asociației sportive I.T.B. și este antrenat de către prof. Alexandru Stoenescu. Pe echipe trofeul a fost decernat atît la fete cît și la băieți, reprezentativelor județului Caraș-Severin, în rîndurile cărora ponderea cunoscuților înotători reșițeni și-a spus cuvîntul. În ceea ce privește organizarea, o singură remarcă: ar fi fost bine ca traseul de concurs să fi fost marcat în așa fel încît să nu producă nedumeriri în rîndul concurenților, așa cum s-a întîmplat în special la întrecerea fetelor.



„Plutonul" fetelor înaintează compact spre sosire

REZULTATE TEHNICE: fete: 1. Stela Tarța (Caraș-Severin) 4:15,9, 2. Cristina Hohoiu (Caraș-Severin) 4:21,2, 3. Daniela Popescu (București) 4:21,8; **băieți:** 1. Dinu Rădulescu (București) 8:04,5, 2. Nicolae Toth (Caraș-Severin) 8:17,6; **echipe fete:** 1. Caraș-Severin 23 p, 2. București 21 p, 3. Bihor 5 p; **echipe băieți:** 1. Caraș-Severin 21 p, 2. Bihor 12 p, 3. București 10 p. **Clasament general:** 1. Caraș-Severin 44 p, 2. București 31 p, 3. Bihor 17 p.

Mariana BORZEA

JUNIORII ȘI COPIII LA ÎNĂLȚIME

Recordul de participanți în acest sezon (peste 300 de concurenți) nu constituie singura remarcă pozitivă prilejuită de întrecerile desfășurate, timp de trei zile, la ștrandul Tineretului, în cadrul etapei municipiului București a campionatelor naționale de înot. Pe lîngă faptul că s-au prezentat în număr mare, sportivii au înregistrat și unele rezultate bune, între care cîteva recorduri. Acestea au fost consemnate în probele: 50 m liber băieți cat. B (E. Tschilsche-Rapid 34,4), 100 m și 200 m bras băieți categ. B (G. Popovici-Dinamo 1:26,1 și respectiv 3:03,8), 100 m delfin băieți cat. B (N. Teodor-Dinamo 1:12,7) și 200 m spate băieți cat. A (L. Copcealău-Dinamo 2:28,2). În plus, publicul a putut urmări unele probe extrem de disputate.

Aprecierile pozitive se referă, însă, în exclusivitate la întrecerile juniorilor și ale copiilor, deoarece la seniori, pe lîngă penuria de concurenți, sîntem nevoiți să semnalăm și timpii slabi înregistrați în majoritatea probelor. La 400 m liber senioare a concurat o singură sportivă (Nicoleta Ștefănescu), la fel la 200 m bras (Gr. Săruleanu). Este adevărat că, actualmente, marile performanțe se obțin la vîrsta junioratului, dar de aici și pînă la numărul extrem de redus al participanților la o competiție atît de importantă este o cale lungă...

ASTĂZI, START ÎN „CUPA VOINȚA"

„Luna ciclismului românesc" continuă cu o importantă întrecere internațională de lung kilometraj: cea de a XIII-a ediție a „Cupei Voința". Tradiționala competiție de fond, organizată de UCECOM — un adevărat pion al sportului cu pedale din țara noastră, se bucură în acest an de un număr record de concurenți. La ora cînd scriem aceste rînduri, și-au confirmat participarea 86 de alergători, 60 din țara noastră și 26 de peste hotare. Va fi, așadar, după „Turul României", cea mai importantă întrecere ciclistă de fond din țara noastră în sezonul actual. Un motiv în plus pentru a spera că rutierii români vor încerca să folosească prilejul pentru a se impune, pentru a demonstra tuturor că sînt capabili de performanțe mai bune chiar decît cele cu care sînt creditați.

Echipele de peste hotare — **O.R.B. Viena, Septemvri Sofia, Bordelais Bordeaux, Start Opole** și **Spartacus Budapesta** — au în componența lor atît rutieri tineri, dornici de afirmare pe firmamentul ciclismului, cît și oameni cu experiența marilor concursuri. Polonezul Surminski, maghiarii Devai, Maho și Izsak, de pildă, sînt oameni cu vechi state de serviciu. **Ferenc Izsak** a făcut, de altfel, parte din echipa R.P. Ungare care a concurat anul acesta în „Cursa Păcii".

Traseul cursei este interesant. El traversează munții, supunîndu-i pe cicliști la 11 examene ale forței pe urcuș, programează peste 20 de sprinturi intermediare, o etapă contratimp individual, precum și o serie de etape scurte, de viteză. Debutul cursei va fi făcut de o etapă — tradițională cîndva, ocolită în ultimii ani — pe ruta București — Brașov, 170 km.

Startul în etapa I a „Cupei Voința" se va da astăzi la ora 11 din fața UCECOM și la ora 12 (start tehnic) de la km 7 de pe șoseaua București — Ploiești (varianta Buftea).

OLANDEZII AU DOMINAT „CUPA BUCUREȘTI"

TABLOUL CIȘTIGĂTORILOR DE PROBE ÎN „CUPA BUCUREȘTI" — 1968

- **Viteză — Jan Jansen (Olanda)**
- **Viteză-turneu — Jan Jansen (Olanda)**
- **Urmărire pe echipe — OLANDA**
- **Cursa italiană — ROMÂNIA**
- **Eliminare — Gh. Țvetkov (Bulgaria)**
- **1 000 m cu start de pe loc — Lyn Loeveseyn (Olanda)**
- **Urmărire individuală — Milan Puzrla (Cehoslovacia)**
- **Adițiune de puncte (semifond) — Vasile Burlacu (România)**
- **Cursa americană — G. Negoescu + M. Virgil (România)**

(Urmare din pag 1)

încă o dată în evidență netă superioritate a sportivilor olandezi. **Jan Jansen**, natural, fără gesturi și eforturi de prisos, și-a întrecut toți adversarii, încheind neînvins competiția de pe velodromul Dinamo. În ultima serie, disputată în compania lui Lyn Loeveseyn, a realizat și cel mai bun timp al concursului: 11.5 secunde.

Cursa americană, prin lungime și prin eforturile pe care le-a solicitat concurenților, a avut cel mai mult de suferit din cauza căldurii, 6 din cele 11 cupluri care au luat startul n-au putut încheia întrecerea. Celelalte 5 perechi de alergători au făcut față cu greu celor 100 de ture, sprinturilor și schimbărilor de ritm. Victoria cuplului **G. Negoescu + Mircea Virgil** este, în fapt, o victorie a voinței, a dîrzeniei celor doi cicliști. De aceea, merită a fi subliniată performanța pe care au realizat-o în finala întrecerii.

Bilanțul competiției ne arată că **sportivii olandezi au cucerit victorii în 4 probe, românii în 3 (au realizat și 3 recorduri naționale), iar bulgarii și cehoslovacii în cîte una.** Doar polonezii n-au reușit să iasă învingători în vreo probă.

Rezultate tehnice:

200 m lansat (calificare pentru viteză: Vl. Popelka (Cehoslovacia) 11,5 sec; Jan Jansen (Olanda) 11,5 sec; Lyn Loeveseyn (Olanda) 11,5 sec; Gh. Țvetkov (Bulgaria) 11,8 sec; K. Blak (Olanda) 11,8 sec; Fl. Negoescu (România) 11,9 sec.

Viteză-turneu: 1. Jan Jansen (Olanda) 3 victorii; 2. Lyn Loeveseyn (Olanda) 2 v; 3. Vl. Popelka (Cehoslovacia) 1 v; 4. Gh. Țvetkov (Bulgaria) 0 v.

Urmărire individuală (4 000 m): 1. Milan Puzrla (Cehoslovacia) 5:06,2; 2. Emil Rusu (România) 5:11,6; 3. G. Bruin (Olanda) 5:06,5; 4. Van de Ruit (Olanda) 5:15,1. Timpii de la primii doi clasați au fost înregistrați în finala pentru locurile 1—2, iar de la următorii doi, din finala pentru locurile 3—4.

Cursa americană (ștafetă) — 100 de ture cu sprint la 5 ture: 1. G. Negoescu + M. Virgil (România) 75 p și 2 ture avans; 2. A. Kriz + H. Niewkamp (Cehoslovacia-Olanda) 36 p și un tur avans; 3. J. Bek + P. Kaczerovsky (Polonia) 26 p și un tur avans; 4. B. Mladenov + I. Slavov (Bulgaria) 30 p; 5. Gh. Țvetkov + S. Serafimov (Bulgaria) 18 p.

FORMULĂ NOUĂ ÎN TURNEUL FINAL

CÎMPINA, 7 (**prin telefon, de la trimisul nostru**). Desfășurate după o formulă nouă, întrecerile din cadrul etapei finale a campionatelor republicane feminine de popice s-au caracterizat printr-o notă de atractivitate. Noutatea constă într-un concurs (asemănător barajului) susținut de formațiile care au rămas, în urma întrecerilor zonale, în cursa pentru titlu. Astfel, cele 8 pretendente la tricourile de campioane s-au întîlnit duminică pe arenele Flacăra și Petrolul din localitate, într-un concurs preliminar. Iată rezultatele în ordinea intrării sportivelor în concurs: **GAZ METAN MEDIAȘ — C.S.M. REȘIȚA 2 407—2 411 p.d.** Rezultatele pe perechi: I. Barna — I. Zsizik 415—397 p.d.; I. Bondi — M. Adelman 390—363 p.d.; R. Zall — L. Partian 364—432 p.d.; R. Florescu — M. Rus 392—419 p.d.; R. Popa — M. Stanca 406—409 p.d; V. Fodor — G. Apro 440—391 p.d. **VOINȚA CLUJ — U.T.A. 2 333—2 289 p.d.** F. Nagy — I. Taposzto 375—408 A. Nagy — El. Canciu 362—384 p.d.; R. Ștefucz — M. Leu 380—350 p.d.; Il. Naghi — M. Papugiu 389—346 p.d.; M. Kelemen — Il. Antal 410—378 p.d.; Il. Schertetz — V. Babuțiu 417—423 p.d.

PETROLUL PLOIEȘTI — VOINȚA BUCUREȘTI 2357—2258 p.d. (!): HIDROMECANICA BRAȘOV — LAROMET BUCUREȘTI 2363—2370 p.d. Turneul final începe luni.

Traian IOANIȚESCU

CAPTIVELE AU... CAPTIVAT!

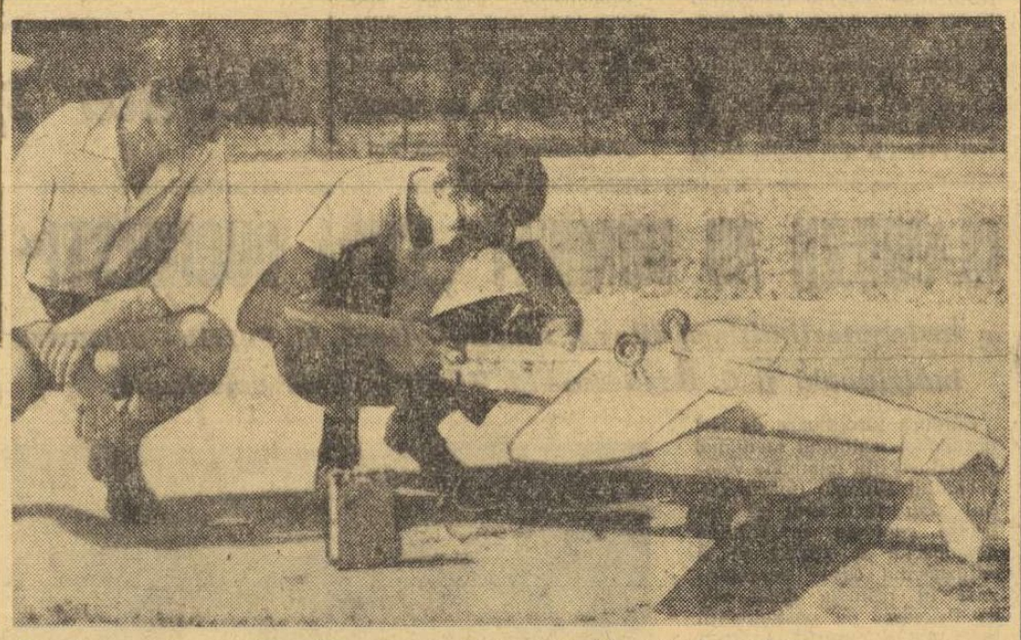
concurs reușit din toate punctele de vedere, o finală, într-adevăr, pe țară, un minunat prilej de a populariza acest sport tehnic-aplicativ atît de îndrăgit de mii și mii de tineri.

Întrecerile finale ale campionatelor republicane de aeromodele captive s-au desfășurat, anul acesta, pe frumoasa pistă de concurs a Centrului experimental de modelism — Băneasa. Pasionatul colectiv al tinerei Federații de modelism a reușit — printr-o perfectă organizare — să creeze o atmosferă sărbătorească de concurs, să atragă în tribunele din jurul pistei numeroși spectatori.

Cu umbrare puse la dispoziția celor prezenți, cu difuzoare discrete care informau publicul despre spectaculoasele evoluții ale sportivilor, cu un bogat „stand" de diferite materiale de modelism... susținut de magazinul „Cutezătorii", cu întreceri viu disputate, de un bun nivel tehnic — finalele captivelor au... captivat! A fost un

Rezultate tehnice:

CATEGORIA VITEZA: 1. Elvira Purice *206 K/h — campioană republicană; 2. Ștefan Purice 203 K/h; 3. Alexandru Csomo (Oradea) 200 K/h. CATEGORIA ACROBAȚIE: 1.* Mihai Muscă *(Cluj) 2 310 p — campion republican; 2. Gheorghe Csomo (Oradea) 2 285 p; 3. Gheorghe Craioveanu (Buc.) 2 040 p. CATEGORIA CURSE (100 de ture): 1.* Nicolae Mesaroș *(pilot) —* Anton Naghi *(mecanic — Oradea) 5:11,0 — campioni republicani; 2. Dan Gheorghe (pilot) — Mihai Lefter (mecanic — Buc.) 6:12,0; 3. Gheorghe Barbu (pilot) — Dumitru Filip (mecanic — Buc.) 7:06,0. CATEGORIA MACHETE: 1.* Radu Țarog *(Buc.) 551 p — campion republican; 2. Ion Mihăilă (Hunedoara) 518 p; 3. Iosif Mirvald (Suceava) 476 p.*



Se alimentează cu combustibil motorul unui aeromodel captiv de acrobație

Foto: N. AUREB

München '72 la început de drum!

(Urmare din pag. 1)

an, după ce juniorii promoției 1968 vor mai fi călîți în focul altor și altor competiții interne și internaționale, să fie aleși cei mai talentați, cei mai dotați din punct de vedere fizic, cei mai sîrguincioși, care să constituie nucleul lotului olimpic al României pentru viitoarea ediție a Jocurilor Olimpice, din 1972, de la München.

Referindu-ne numai la comportarea avută în aceste campionate, din lotul olimpic de perspectivă ar putea face parte, pentru început, cîțiva dintre campionii de astăzi, cei mai merituoși (Fr. Ghedeon, Gh. Petronius, P. Lupan, Mariana Goth, Mariana Filip, Cornelia Popescu și încă alții), a căror evoluție viitoare să fie urmărită, îndrumată și sprijinită cu toată atenția de Federația noastră de atletism și în special de consiliile cluburilor respective, de forurile sportive județene sau municipale. Avem convingerea că un astfel de lot olimpic sau de speranțe olimpice, a cărui activitate să înceapă cît mai curînd și ale cărui porți să fie cît mai larg deschise pentru toți tinerii cu evidente posibilități, ar reprezenta nu numai un stimulent în munca de fiecare zi a antrenorilor și profesorilor de educație fizică, ci și garanția unui lucru bun, înfăptuit la timp.

JUNIORI MARI: **200 m:** T. Iordache (Din. Buc.) 22,2, S. Păsulă (Reșița) 22,3, C. Blaga (Șc. sp. 1) 22,4; **1500 m:** P. Lupan (Met. Buc.) 3:55,8, I. Dima (Met.) 3:56,1, H. Mathes (Brașov) 3:59,2; **110 mg:** I. Biro (Tg. Mureș) 15,5, E. Sebestien (Tg. Mureș) 15,5, Gh. Cornea (Timiș.) 15,6; **4x100 m:** C.S.M. Cluj 3:23,8, Dinamo Buc. 3:27,2, Olimpia Giurgiu 3:27,4; **lungime:** M. Georgescu (C.A.U. Buc.) 7,23, Șt. Lăzărescu (Din.) 7,07, M. Ling (Viit.) 6,89; **ciocan:** D. Popescu (Constr. Buc.) 52,40, I. Iaru (Șc. sp. 2) 51,10, E. Piriea (Șc. Sp. 1) 48,78; JUNIOARE MARI: **400 m:** D. Bădescu (Rapid Buc.) 55,8, M. Filip (Roman) 55,9, M. Lincă (Met. Buc.) 57,4; **4x100 m:** Șc. sportivă Roman 49,3, Viitorul Buc. 49,4, Metalul Buc. 50,1; **lungime:** C. Popescu (Lic. 35 Buc.) 5,75, Al. Popescu (Steaua) 5,62, S. Tănase (Cluj) 5,44; **suliță:** S. Moritz (Timș.) 45,66, A. Zirbo (Cluj) 43,16, El. Dragoș (C-lung Muscel) 41,20;

JUNIORI MICI: **lungime:** R. Fătu (Șc. Sp. 2 Buc.) 6,61, G. Oană (Ploiești) 6,25, D. Scrab (Iași) 6,24; **disc:** C. Iasiu (B. Mare) 50,02, I. Costea (Beiuș) 48,34, D. Chifriuc (Oradea) 47,72; **300 m:** V. Majdik (Cluj) 36,0, Cl. Petini (Cluj) 36,7, Fl. Dumitru (Șc. Sp. 2) 37,2; **prăjină:** C. Anton (C.S.Ș. Buc.) 4,00, Ad. Dinu (Sibiu) 3,80, C. Lihu (C.S.Ș. Buc) 3,60; **suliță:** V. Obreja (Beiuș) 57,32, N. Ciocîrlan (Cluj) 55,74, P. Druia (Oradea) 54,20; JUNIOARE MICI: **80 mg:** M. Szatmari (Tg. Mureș) 11,8, V. Achim (Reșița) 12,0, M. Meșter (Cluj) 12,2; **greutate:** M. Loghin (Roman) 14,30, M. Illy (Timiș.) 14,08, V. Cîrstea (Ploiești) 14,00; **300 m:** Ad. Stancu (Brașov) 41,4 — nou record, M. Stancu (Brașov) 42,0, L. Diaconiuc (Roman) 42,4.

★

La sfîrșitul acestei săptămîni se va desfășura pe stadionul Tractorul din Brașov întîlnirea dintre echipele reprezentative de juniori ale ROMÂNIEI și GRECIEI.

Reuniunea de ieri a plăcut

Solicitat să salveze calitatea programului duminical — în lipsa elementelor de 4 ani aflate în perioada „examenelor pentru supremație" — minusculului nostru lot de vedete i s-a atribuit ieri abordarea unui parcurs de fond în compania unuia dintre cei mai valoroși reprezentanți ai generației de 3 ani: Hirtop.

Din ansamblul performanțelor vom sublinia dublul succes al formațiunilor Ștefănescu, Tănase și Szabo. Primul este un talent autentic, dar din nefericire prea puțin dispus să-și ia rolul în serios. În ziua cînd Mircea Ștefănescu va face un asemenea pas, sîntem convinși că problema unui campion al driverilor nu va mai avea necunoscute. Dar noi așteptăm, totodată, mult mai mult și de la alt talent încă neîmbătrînit, Costică Ichim. Pentru duminică 14 iulie semiclasicului premiu de Încercare i s-a redus parcursul cu 200 m, măsură menită să nu suprasolicite puținii concurenți pregătiți în fază finală pentru Derby. Foarte discutată a fost sosirea din premiul Ghimpați. În mod real, după detaliile culese, cu circa 20 de metri înaintea sosirii, Rodnica, speriată de apariția unui aparat de televizare instalat în incinta hipodromului, a obligat spre dreapta sensului, jenînd acțiunea adversarei sale Jilava. Aceasta a și galopat, dar din declarațiile celor doi driveri, Tănase și Szabo, rezultă că Rodnica avea un avantaj net în acel moment, care în nici un caz nu putea fi remontat de adversară, chiar fără incidentul mai sus menționat. Deci epilog clar! Rezultate tehnice: 1. Supapa (Gh. Popescu), Colina, Supeu; 2. Siminel (M. Ștefănescu), Val Virtej, Aura; 3. Rebus (C. Ichim), Figurat, Habanera; 4. Rodnica (Gh. Tănase), Jilava, Răsărit; 5. Reverie (Nicolae Gheorghe), Amazoana, Nimbus; 6. Titirez (I. Szabo), Nehoiu II, Bucur; 7. Sonia (S. Onache), Zănatec, Nerval; 8. Oglinda (M. Ștefănescu), Helca, Kama.

Niddy DUMITRESCU

PATRU ÎNTR-O LOTCĂ

(Urmare din pag. 1)

cesibile de bărci din țară cea mai nimerită scopurilor noastre părea a fi lotca pescărească.

Mai întîi pentru că echipajul era format din patru persoane — trei navigatori și o navigatoare — ceea ce reclama o barcă în care să te și poți odihni înainte de a-ți lua rîndul la rame și în care să poți și dormi dacă instalarea corturilor se va dovedi dificilă la un moment dat.

Apoi lotca e stabilă, solidă și înaintează destul de ușor.

Multiplele ei calități păreau că răspund tuturor cerințelor noastre.

Trebuia doar s-o găsim.

Dar, pe lacurile din jurul Bucureștiului nu există lotci. Trebuia să ne adresăm mai marilor pescuitului industrial, celor care împărățesc peste mii de lotci.

Primul pas „organizatoric" a fost deci cel prin care am trecut pragul Direcției generale piscicole din Ministerul industriei alimentare.

În mai puțin timp decît o cere povestirea acestei vizite, adjunctul direcției generale, inginerul Mihai Cîmpeanu ne-a propus o lotcă de douăzeci și patru de crevace iar a doua zi ne-a anunțat că putem s-o și ridicăm de la întreprinderea „Piscicolă"-Cernavodă.

Primul pas reușise deci. Atît cei care ne sfătuiseră să alegem lotca pentru călătorie, cît și cei care ne-o aprobase — se arătaseră nu numai binevoitori ci și entuziaști iar Direcția generală piscicolă se dovedise extrem de operativă.

Au urmat o serie de telefoane prin care încercam să stabilim data recepționării bărcii de la întreprinderea cu pricina și care ne-au făcut să pierdem zile prețioase. Abia după o săptămînă ni s-a comunicat că putem veni indicîndu-ni-se că tehnicianul Țăranu ne va pune totul la dispoziție.

Iată-ne deci la Cernavodă, doi dintre membrii echipajului. Din gară anunțăm că am sosit iar tehnicianul însărcinat să ne predea barca răspunde că în cinci minute va lua contact cu noi.

După optzeci de minute nici urmă de tehnician. Întrucît ne plimbăm nerăbdători prin curtea întreprinderii sîntem sfătuiți să-i căutăm la local, indicație profund exactă. Omul nostru nu se jenează nici pentru că duhnește a vin, nici pentru că ne-a făcut să așteptăm degeaba.

De altfel, crede că e vorba de o barcă de... 16 crevace, dar.. nu e sigur și, pe deasupra, mai are și alte treburi.

Sîntem „pasați" cu o nepăsare dezarmantă. Nimeni nu știe nimic. Aflăm, aproape cu totul întîmplător, că barca ar putea fi găsită la punctul piscicol Cochirleni, dar un șofer e în concediu și altul în rodaj.

Și, deodată, apare — ca în toate încurcăturile prin care am trecut — omul de acțiune: mecanicul Dogăiașu. El ne duce la Cochirleni la început pe o variantă de șosea, construită parcă pentru a apăra Cernavodă de invazia mărțienilor, apoi pe un drum de pămînt. De jur-împrejur văi prăfoase, arse de soare, petece de șosea strălucesc orbitor. Șobolanii de cîmp abia se feresc — s-au obișnuit cu camioanele de transportat grîne, reparate de mîntuială și care își presar calea cu boabe. Din păcate noi nu le putem oferi decît un nor de praf.

Ajungem la Cochirleni la Gherasim, șeful punctul piscicol. În sfîrșit, e primul om de-aici care știe despre ce e vorba — a primit sarcină să ne dea cea mai mare și mai nouă barcă, care se află la Rasova.

Titularul bărcii, Cicu Caradima ne însoțește. Străbatem peisajul cel mai înecat în araci de viță de vie pe care l-am văzut vreodată. Sînt dealuri, văi și din nou dealuri pe care urcă zeci de mii de araci strălucind stins în lumina soarelui de vară. Ni se spune că din stîlpii aceia va țîșni la toamnă un vin mai bun decît Murfatlarul. Va țîșni... dar cine îl va bea?

Cînd aracii se răresc apare Dunărea și Rasova. Barca e ancorată la un debarcader plutitor. De sus pare foarte mică și fragilă. Sărim în ea, o dezlegăm și pornim în aval împreună cu Cicu Caradima. E o lotcă aproape nouă, care taie apa fără efort. Revenim la Cochirleni — pe Dunăre, de astă dată. Cicu se desparte greu de barcă, ne-o spune fără răutate. Dar dispoziția e dispoziție...

Plecăm, de astă dată singuri, mai departe. E foarte cald. Și nu ne dăm seama pe unde trece firul apei. Vislim mai bine de o oră pînă la Cernavodă, lăsăm barca în fața Direcției maritime și plecăm să facem formele.

Dar e ora cincisprezece. Funcționarii s-au dus. Ni se promite că toate formele vor fi făcute într-o zi, două, cînd putem reveni spre a o ridica, într-adevăr.

Prima deplasare la Cernavodă s-a încheiat, deci, cu depistarea lotcii și cu transportul ei în punctul unde ar fi trebuit să se găsească cu vreo opt zile în urmă.

Ne întoarcem la București.

. . . . . .

Urmează alte telefoane, alte precizări. Ni se spune că totul e gata. Și iar luăm trenul de 5,52 — București — Mangalia. De la gară fugim spre port. Barca e acolo așa cum am lăsat-o. Singura schimbare — a fost poftită cu două scînduri. Dar nu e înregistrată (n-are „rol") n-are două rînduri de rame, n-are steag, n-are felinar de vînt (așa cum e consemnat în „rol"-ul ei). Nu s-a mai făcut nimic deci, de cînd am plecat. Sîntem considerați aici un fel de mică pacoste de care e mai bine să uiți. Dispoziția direcției generale se înăbușe aici sub inerția umedă și caldă.

Și urmează alte telefoane. Și ni se spune din nou că totul e gata. Și plecăm iar la Cernavodă. Dar de astă dată cu I.M.S.-ul 8890 aparținînd ziarului „Sportul", deoarece șalupa, după ce s-a întors din baltă, a fost trecută, pe neașteptate, în revizie.

Dar un I.M.S. nu poate înlocui o ambarcațiune cu motor. Atît timp cît nu i se fac transformările necesare. I.M.S.-ul nostru va prelua însă, pare-se, cu succes, rolul șalupei. Nu pentru că a devenit plutitor prin adăugarea unor flotoare. Ci pur și simplu pentru că i s-a confecționat un șelaj din țeavă de doi toli capabili să suporte greutatea unei bărci de peste două sute de kilograme — șelaj imaginat în principiu de șoferul I.M.S.-ului, Traian Georgescu, unul dintre entuziaștii noștri ajutori, cît și de nea Barbu, meșter în atelierele întreprinderii de exploatare a bazelor sportive (I.E.B.S.).

Ajungem la Giurgiani și apoi, pe un drum confecționat din găuri și terase de pămînt prăbușite, ne îndreptăm spre Cernavodă urmînd malul Dunării.

I.M.S.-ul scrîșnește din toate încheieturile dar peisajul e însoțit — ruperi de pantă, poteci unindu-se și resfirîndu-se în evantai, insule acoperite de sălcii bătrîne și, la marginea unui sat de piatră și argilă, vechea cetate Capidava.

Sosirea noastră provoacă stupefacție la întreprinderea „Piscicola". „Am trimis barca la Giurgiu de alaltăieri" cu remorcherul „Prietenia" ni se spune.

Înmărmurim.

Deci construirea șelajului, călătoria pînă aci au fost inutile!

Aproape într-o doară plecăm de-a lungul țărmului pentru a verifica dacă, prin absurd, nu s-a întîmplat vreo încurcătură.

Și, bineînțeles, găsim barca.

Biata noastră lotcă așteaptă de patruzeci de ore plecarea remarcherului căruia i-a fost încredințată. Părăsită de cei care voia să ne facă, de fapt, un serviciu, ea a ajuns un soi de copil al nimănui.

O scoatem din apă cu ajutorul marinarilor de pe mahunele „Piscicolei" — Nicolae Evdochim și Păcală (Păcală e o poreclă transformată în renume. Atît de înrădăcinată încît nimeni nu mai cunoaște numele real al adresantului) și a cîtorva muncitori de la atelierele întreprinderii.

Nicolae Evdochim — solid, blond și blînd — și Păcală — un soi de erou local — voinic și de o bonomie cuceritoare — preiau inițiativa încărcării lotcii și, în jumătate de oră, ea e amarată cu gura în jos pe stelajul de țevi. Apoi, după ce ciocnim cîteva sticle de Pepsi-Cola și de leșinată bere (egipteană), pornim spre București. Am în buzunar procesul-verbal de recepție, „rolul" bărcii (carnetul de ambarcațiune) iar deasupra capului, însăși ambarcațiunea căreia vrem să-i aducem cîteva mici îmbunătățiri.

Am pierdut cu acest du-te-vino București — Cernavodă cincisprezece zile.

AUTOMOBILIȘTI!

Rețineți telefonul: 11.91.71

Formînd acest număr între orele 7—22, puteți obține o asistență tehnică imediată, în orice situație vă veți afla oriunde.

Atelierele mobile, autodepanatoarele și autotransportoarele întreprinderii „Ciclop" vă stau la dispoziție cu personal calificat și mijloace tehnice moderne, pentru executarea de depanări rutiere, remorcări și transporturi de autoturisme avariate.

La cererea dv, serviciul de asistență tehnică al întreprinderii noastre vă execută lucrări de promptă asistență, la domiciliul dv.

Rețineți:

Serviciul de asistență tehnică „CICLOP"
Telefon: 11 91 71